Informacja prasowaKraków, 6 września 2021 r.

**Tramwaj do Mistrzejowic przekroczy rondo Młyńskie bezkolizyjnie, na poziomie „-1”**

**Jest decyzja w sprawie zmian projektowych w obrębie ronda Młyńskiego. Partnerzy projektu budowy linii tramwajowej KST IV porozumieli się w sprawie realizacji alternatywnego wobec pierwotnej koncepcji wariantu przebiegu torowiska - na poziomie „-1”. Zmiany są odpowiedzią na oczekiwania mieszkańców i pozwolą skoordynować inwestycję z planami budowy premetra.**

Pierwotna koncepcja przebiegu linii tramwajowej do Mistrzejowic w rejonie ronda Młyńskiego przewidywała naziemny przebieg torowiska. Wiosną rozpoczęto analizy możliwości wprowadzenia w projekcie zmian, polegających na poprowadzeniu torów poniżej poziomu terenu. Ich efektem są gotowe rozwiązania, które kierują ruch tramwajowy pod powierzchnią ronda.

- Jednym z ważniejszych powodów takiej decyzji było przyjęcie przez miasto studium budowy premetra, które przewiduje wspólny przebieg z trasą KST IV na odcinku rondo Barei – rondo Młyńskie. Dostosowanie infrastruktury do potrzeb tej ogromnej inwestycji umożliwi dalszy rozwój sieci transportowej bez konieczności przebudowy tej istniejącej – przyznaje Marcin Hanczkowski, dyrektor naczelny Zarządu Dróg Miasta Krakowa. - Ponadto, zależało nam na tym, by przejazd tramwaju przez newralgiczny punkt, jakim jest rondo Młyńskie odbywał się bezkolizyjnie, co zapewni oszczędność czasu i wyższy poziom bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom ruchu – dodaje.

Propozycja podziemnego przebiegu linii spotkała się ze społecznym poparciem, na co wskazują wstępne wyniki ankiety prowadzonej wśród mieszańców w ramach drugiego etapu konsultacji społecznych KST IV. Blisko 70 proc. respondentów wskazało ją jako wariant preferowany.

**Dłuższy przebieg tramwaju na poziomie „-1”**

Nowe rozwiązanie zakłada, że rampy zjazdowe prowadzące do zabezpieczonego wykopu, w którym ułożone zostanie torowisko pod rondem Młyńskim znajdą się w rejonie ul. Pszona, a pasażerowie skorzystają z przystanków ulokowanych po jego północnej stronie, na poziomie „-1”. Będą do nich prowadziły przejścia podziemne, do których pasażerowie dostaną się schodami lub windami ulokowanymi po obu stronach ul. Młyńskiej. Przed rondem Polsadu tramwaj wjedzie bezpośrednio do planowanego wcześniej tunelu. W takim układzie odcinek linii tramwajowej zlokalizowany poniżej poziomu terenu wraz z rampami najazdowymi wydłuży się do ok. 1180 metrów.

- Planowana konstrukcja będzie podobna do tej znanej krakowskim pasażerom z ronda Mogilskiego, a przejście pod rondem nie tylko skróci czas przejazdu tramwaju, ale poprawi też organizację ruchu w rejonie skrzyżowania – ocenia Paweł Motyka, zastępca dyrektora kontraktu z firmy Gülermak. – Największym wyzwaniem projektowym tego rozwiązania jest lokalizacja bezpośrednio pod rondem bocznego dopływu Sudołu Dominikańskiego,  który wymusza obniżenie niwelety linii tramwajowej tak, by przebiegała pod kanałem, na głębokości ok. 9,65 metra poniżej terenu – podaje.

Wariant podstawowy nowego rozwiązania w rejonie ronda Młyńskiego zakłada przebudowę istniejącego układu drogowego na powierzchni w formie ronda turbinowego, ale trwa analiza możliwości pozostawienia skrzyżowania w obecnej formie. Na każdej relacji zaprojektowano spójny układ komunikacyjny dla pieszych i rowerzystów. Koszt dodatkowych prac ustalono na ok. 135 mln zł. Do ich realizacji niezbędna jest zgoda Rady Miasta Krakowa.

\*\*\*

Nowa, ok. 4,5-kilometrowa linia KST IV połączy Mistrzejowice ze skrzyżowaniem ulic Lema – Meissnera w 2024 roku. To pierwsza w Polsce tak duża inwestycja transportowa realizowana w formule partnerstwa publiczno-prywatnego. Obejmuje budowę 10 par przystanków, tunelu w rejonie ronda Polsadu, rozbudowę pętli tramwajowej przy ul. Jancarza oraz infrastruktury towarzyszącej. Partnerem prywatnym przedsięwzięcia jest konsorcjum PPP Solutions Polska Sp. z o.o. (lider), Gulermak AGir Sanayi Insaat ve Taahhu A.S. Z ramienia miasta za projekt odpowiada Zarząd Dróg Miasta Krakowa.

**Kontakt:**

E: media@tramwajdomistrzejowic.pl

M: (+48) 601 770 504